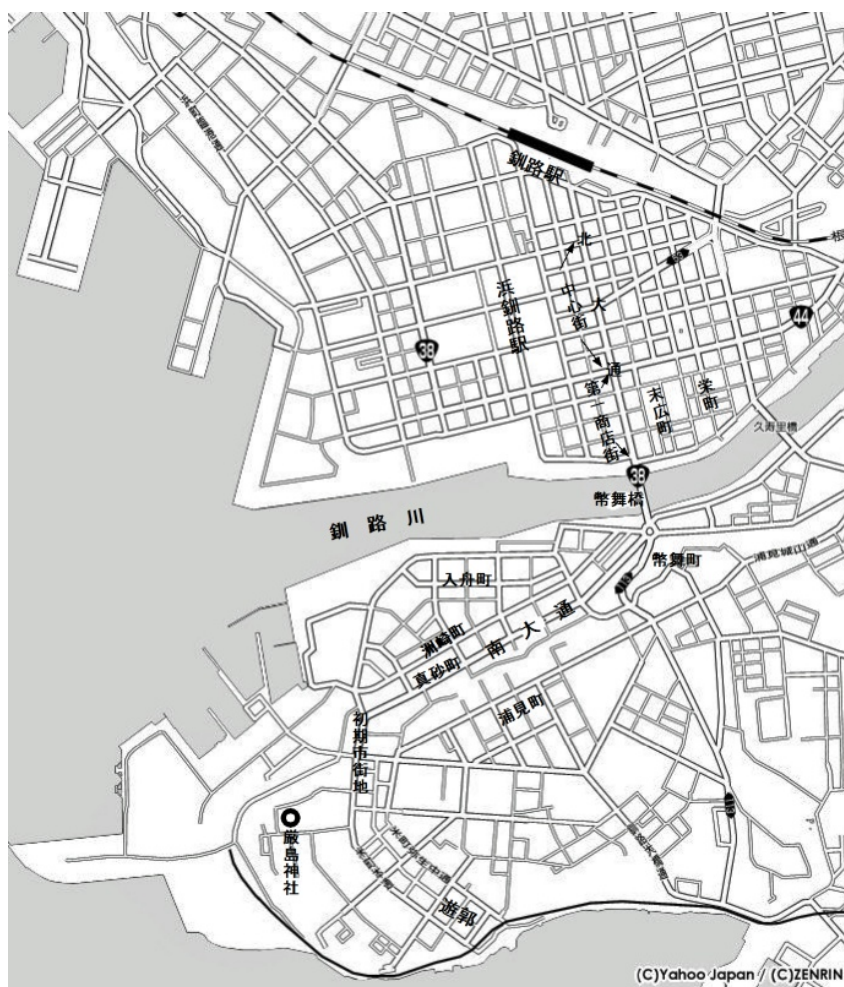


(6) 釧路

釧路は北海道東部で太平洋に面した所にあり、背後には広大な釧路湿原がある。市街地は太平洋にそそぐ釧路川河口に位置する。屈斜路湖を源とする釧路川は内陸の塘路（とうろ）・標茶（しべちゃ）を結ぶ交通路として利用されてきた。明治期には標茶町塘路に釧路集治監が置かれていた。釧路駅－塘路駅間は27.2km、釧路駅－標茶駅間は48.1kmである。

1919 年（大正 9 年）の洪水により、釧路市街地は甚大な被害を被った。これを機会に新釧路川が掘削された。（『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.733-740）。新釧路川は釧路川の西側にあり、河口間の距離は約 2.5km である。

图 2-6 釧路



釧路川で河口に一番近いのが幣舞橋（ぬさまいばし）である。幣舞橋より 1km 北に釧路駅がある。幣舞橋を基準に、釧路川の南側地域を「橋南」とよぶ。ここは標高 30m ほどの丘になっている。丘の海側周辺で標高 5～6m の所を通るの

が「南大通」である。釧路川の北側地域を「橋北」とよぶ。ここは標高 2~3m の平地である。幣舞橋から釧路駅までの通りを「北大通」という。釧路駅の北側地域を「鉄北」とよぶ。(『新修釧路市史 第二巻』平成 7 年発行 p.499)。

江戸時代、太平洋に面した道東での交易は厚岸が中心であった。厚岸は釧路より東 40km 地点にあり、厚岸湾に囲まれ、襟裳岬以東でもっとも恵まれた自然港であった。四季を通じて食料が得られたことも大きい。ラッコ皮をはじめとする千島諸島の産品を松前に中継する基地として機能していた。

釧路の商場が「クスリ場所」として厚岸商場から独立するのは、1669 年（寛文 9 年）のシャクシャインの戦い以降である。(『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.283-286)。クスリ場所の範囲は内陸も含めているが、海岸の範囲では釧路川を中心に東西それぞれ約 30km である。西の白糠（しらぬか）から東の厚岸湾仙鳳趾(せんぼうし)までの範囲である。(『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.324-329)。その海岸線のほとんどは昆布漁場であった。そのうち、現在の釧路港周辺は鮭鱈漁場があった。(『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.407-409)。

19 世紀初期の文化期から中期の安政期にかけて、クスリ場所のアイヌ人口は約 1,300 人である。十勝・沙流・勇払場所も同程度のアイヌ人口であった。しかし、厚岸・根室・国後・択捉場所でのアイヌ人口は減少していた。それに対し、十勝場所以西は微増していた。太平洋に面した 20 カ所の商場全体では、12,716 人から 10,601 人になっていた。(『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.458-459)。

明治になり、1871 年（明治 4 年）に橋南地区にある米町に本道が開削され、市街地ができてきた。場所は現在の南大通 8 丁目近辺から米町 1 丁目にかけてであり、数十戸の集落であった。位置を示すと、幣舞橋から南大通を 1.2km 行った所から、少し上りになった区間である。1884 年（明治 17 年）には南大通に商店街が形成されてきた。そのときには 150 戸に増加し、周辺地域も含めれば 300 戸になっていた。(『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.619-620。『新釧路市史 第二巻』昭和 48 年発行 p.1151)。

市街地ができ始めた頃には、米町 1 丁目の厳島神社近くに草小屋の貸座敷ができていた。1877 年（明治 10 年）以降になると、妓楼が建つようになった。1900 年（明治 33 年）には釧路遊郭として許可されるようになった。(『新釧路市史 第三巻』昭和 47 年発行 pp.680-683・国立国会図書館デジタルコレクション『全国遊郭案内』昭和 5 年発行 p.192)。

1889 年（明治 22 年）、釧路川に愛北橋が架設され、南大通の市街地が橋側に延長された。愛北橋は後に幣舞橋と改称された。1901 年（明治 34 年）に釧路駅が開設された。場所は橋北地区で、幣舞橋から現在の釧路駅に進む左手方向にあった。これにより市街地は橋北地区に伸展し始めた。1905 年（明治 38 年）に

釧路一帯広間、1907 年（明治 40 年）に釧路一函館間に鉄道が開通し、釧路は海運と鉄道交通との結節点となった。釧路川の橋北河岸には海運・倉庫業を営む問屋や商社が多くなり、道東経済の中心地になってきた。しかし、その頃の中心商店街はまだ南大通にあった。

（『新釧路市史 第二巻』昭和 48 年発行 p.1153）。

1909 年（明治 42 年）電話局開設当時の加入者一覧表がある。電話が 228 台あるが、そのうち現在の南大通にあたる真砂町・幣舞町で 90 台である。南大通に隣接し、釧路川寄りで現在の大大町にあたる洲崎町・入舟町では 22 台、大大町とは反対側に隣接する浦見町には 18 台ある。南大通を進んだ先が米町で、24 台である。そのうち 9 台は何々楼である。南大通を主とした地域では合計で 154 台である。橋北の西幣舞と駅周辺では 44 台、残り 30 台はその他の場所である。（『新釧路市史 第三巻』昭和 47 年発行 pp.802-815）。このことから、中心市街地はまだ南大通にあったことが裏づけられる。米町にあった当時の歓楽街は、繁華街の奥に位置していたと言える。

釧路地方の市街地形成にとって、釧路集治監と安田硫黄鉱業所の存在は大きかった。釧路集治監の設置は 1885 年（明治 18 年）である。1887 年（明治 20 年）には、安田善次郎が川湯硫黄山（アトサヌプリ）の採掘権を取得した。安田は標茶と硫黄山とを繋ぐ鉄道を敷設し、釧路川を浚渫して蒸気船を就航させた。そのために集治監の囚人も利用して経営を行った。これにより内陸集落が形成された。釧路港後背地の拡大は、物資集散地としての釧路の商業活動を活発化させた。（『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.610-620・『新釧路市史 第二巻』昭和 48 年発行 p.1153）。

1913 年（大正 2 年）に釧路一厚岸間の鉄道が開通し、それを契機に、1917 年（大正 6 年）に釧路駅が現在地に移転した。元の駅は「浜釧路駅」という貨物駅になった。駅の移転に伴い、北大通の市街地は幣舞橋から駅に向かって形成されていった。

1919 年（大正 8 年）、幣舞橋付近の橋北地区から出火し、大火になった。それを機会に、幣舞橋北詰から釧路駅までを区画整理し、北大通が十二間（約 22m）道路となった。これが大型化する運搬に即応して、生産と生活の条件が橋南よりも有利になってきた。また、1928 年（昭和 3 年）には幣舞橋が鉄橋となり、水害に脆弱であった木造橋ではなくなった。これにより橋南との交通の不便さが解消された。ほかに諸条件がそろって、中心市街地が橋北の北大通に定着するようになった。

北大通沿いには新しい趣向を凝らした商店や料飲店が立地するようになった。1923 年（大正 12 年）の市制施行や鉄道網の整備により、中心街は南大通から北大通へ移転していった。昭和初期には、橋北地区の末広町を中心に繁華街が形成されていった。末広町は、釧路駅から北大通を幣舞橋に向かって進む左手方向にある。（『新釧路市史 第一巻』昭和 49 年発行 pp.754-757・『新釧路市史 第二巻』昭和 48 年発行 pp.1151-1155）。

第二次大戦で橋北地区は焼失した。戦後の混乱期には、北大通や末広町にブラックマーケットや露店が立ち並んだ。1950 年代に鉄北地区に住宅街が形成されるようになり、その中心である共栄大通を軸として新興商店街が形成された。それと同時に、1950 年代後半（昭

和 20 年代末から 30 年代初頭)に、橋南の南大通から橋北の北大通へと店舗移転が進んだ。さらに、1960 年代(昭和 30 年代から昭和 40 年代)には、それが加速した。その結果、橋北地区では北大通を中心に、第一商店街(幣舞橋から釧路駅に向けて 1~5 丁目)、中心街(6~11 丁目)、駅前商店街、末広商店街(釧路駅からみると、第一商店街の左隣接地区)の 4 区域に拡充してきた。したがって、釧路の中心市街地は駅を起点として再編されたと言ってよいであろう。(『新釧路市史 第二巻』昭和 48 年発行 pp.1156-1161)。

当初、釧路の飲食店街は橋南・橋詰一帯にあった。しかし、第二次大戦後、橋北地区が中心市街地になってくると、歓楽街は末広町と、その左に隣接する栄町に移ってきた。また、釧路駅裏にある鉄北地区の若松町や新栄町の飲食街も一時は増加したが、橋北地区の繁栄にともない衰退していった。

釧路における「主たる人の流れ」は、釧路駅から幣舞橋に進む北大通にあると言ってよい。その左手地区にある末広町・栄町が歓楽街になる。

図 2-6RL 釧路左右図



(7) 帶広

帯広がある十勝平野は北海道中央南寄りにある。市街地の北に十勝川、東に支流の札内川が流れている。十勝川河口は太平洋に面し、釧路と日高山脈南端の襟裳岬との中間に位置する。河口の街である大津から東の釧路までは海岸沿いに約 70km、西の襟裳岬までは約 100km である。

大津から帯広までは川を遡ること約 60km で、当時の豆百俵積み五十石船では、舟曳人

足 20 人超で 4 日から 7 日かかった。大津港は激浪で知られた難港であり、天然の良港である小樽・室蘭・釧路とは違い、港修築の圏外にされていた。後年になるが、釧路から敷設された鉄道は大津の手前で北上し、十勝川に沿って帯広へ向かった。結果として、十勝川の水運は重要視されず、大津の街は衰退していった。(『帯広市史』平成 15 年発行 pp.679-680)。

図 2-7 帯広



当初、帯広は無人の原野であったが、近い将来に十勝平野を大農業地帯にするべく、その中枢都市として位置づけられていた。大津港―帯広―芽室に至る道路が 1892 年（明治 25 年）に着工され、翌年に工事が終了している。(『帯広市史』昭和 51 年発行 p.123)。

それ以前の 1883 年（明治 16 年）に、民間組織である晩成社が帯広に入植し開拓を始めていた。1893 年（明治 26 年）に帯広市街予定地の区画設定が始まり、測定がなされて、市街地は順次貸し下げがなされていった。(『帯広市史』平成 15 年発行 pp.680-681)。

市街地の区画はアメリカ・ワシントン D.C.の設計手法を模した。格子状の道路パターン

であり、各区画は 60 間（109m）四方である。道路幅は 11 間（20m）である。また、「火防線」という斜交道路が設けられている。

市街地の基準点は、南北地区を分ける「石狩通」（国道 38 号線）と、東西地区を分ける「大通」（国道 236 号線）との交点に置かれた。結果として、中心市街地は基準点からみて南西地区にできることになった。『帯広市史』昭和 51 年発行 pp.123-124・『帯広市史』平成 15 年発行 p.169）。

ここで、条丁目の位置を記述しよう。東西方向を分ける基準が大通である。中心市街地があるのは西地区であり、西に 1 条通・2 条通・・・と進んでいく。通りの両側が同じ番地になる。したがって、60 間の区画を隣の番地と分けることになる。隣接番地との間には 6 間（11m）道路を設けているケースが多い。『帯広市史』昭和 51 年発行 p.124）。

南北方向を分ける基準が石狩通であり、中心市街地は南地区になる。南に 1 丁目・2 丁目・・・と下っていく。この場合は、通りの両側が同じ丁目になるのではなく、通りで仕切られた地区が同じ丁目になる。

1893 年（明治 26 年）、受刑者を収容する帯広外役所が置かれた。翌年、受刑者によって大通が開削された。その範囲は石狩通との基準点から大通 11 丁目までであった。それが市街地誕生の基礎になった。

1895 年（明治 28 年）には、外役所が北海道集治監十勝分監となり、現在の帯広駅から南西約 1.5km にある緑ヶ丘を含む広大な土地に移った。そこへは、大通 10 丁目から南西方向への斜交道路で通じていた。職員は約 250 人、受刑者の収容人数は約 1,300 人であった。その時点で駅はまだ開設されていない。『帯広市史』昭和 51 年発行 p.125・471）。その後、十勝分監は十勝監獄となり、現在は緑ヶ丘公園に石碑が建っている。当時、大通は「監獄道路」と呼ばれていた。

大通周辺には商業店舗が出現し、1897 年（明治 30 年）から 1903 年（明治 36 年）にかけて、料理飲食業者が大通南 10 丁目付近に開業した。これは最大の顧客先である十勝分監へ向かう道がここから分岐していたからである。待合楼は大通南 8～9 丁目に紅灯を掲げた。また、朝倉座という劇場が東 2 条南 7 丁目に建てられた。西 1 条南 6 丁目には貸席帯広亭が開かれ、義太夫の発表会などが行われていた。『帯広市史』昭和 51 年発行 pp.463-468）。

金融関係では、1897 年（明治 30 年）、日本銀行帯広派出所が大通南 4 丁目に開設された。ただし、十勝分監のための国庫金支払い機関であった。その後、大通南 6 丁目に移転した。1901 年（明治 34 年）に根室銀行帯広支店が日本銀行派出所跡に入り、はじめての市中銀行となった。『帯広市史』昭和 51 年発行 pp.471-472）。

旭川方面からの鉄道は石狩通に沿って延伸されると想定されたので、石狩通の西 4 条から西 9 条の間に帯広停車場が描かれていた。『帯広市史』昭和 51 年発行 p.145）。当時の店舗配置をみると、想定された停車場からみて左方向で、より近い場所に銀行が、より遠い位置に飲食・遊興店舗が立地している。

帯広駅は 1905 年（明治 38 年）に開設されたが、西 2 条南 12 丁目という想定外の位置

に設置された。想定された石狩通から 1.55km (=129m×12) 離れた地点になる。したがって、線路は石狩通の西 16 条から 40 度の角度で南東方向に敷設されることになった。それゆえ、駅は格子状の道路と 40 度で交わることになる。駅位置の変更は、石狩通の北を流れる十勝川水運の評価が以前より下がった措置であった。しかし、駅位置が前支庁長の農場近くであったので、さまざまな風評が飛んだ。『帯広市史』昭和 51 年発行 pp.145-146)。

鉄道開通により輸送費が安くなり、特に大豆などの販売が極めて有利になった。豆類商人は帯広に進出し、小樽との結び付きを強めていった。さらに、交通の整備が一層進行し、昭和初期には鉄道・道路の交差点となった。帯広は十勝の中心地、道央・道東を結ぶ中継拠点であり、人々の往来が盛んになるとともに物資の大集散地となった。

その状況を反映して、銀行が大通界限に出店してきた。1901 年根室銀行、1916 年帯広信用組合、1916 年北海道拓殖銀行、1919 年北海道拓殖貯蓄銀行、1920 年「雑穀銀行」の愛称がある第十二銀行、1922 年十勝無尽、1930 年北海道銀行である。『帯広市史』昭和 51 年発行 pp.471-476・『帯広市史』平成 15 年発行 p.696)。

駅位置が想定されていた場所から大幅に変更されたので、商業店舗の立地も影響を受けることになった。かなり南に設置されたので、石狩通周辺や、それより北にある音更（おとふけ）通の繁華街は衰退していった。また、新設された駅からみると、繁華街になっている大通南地区は右手方向になった。そのことが、飲食・遊興店舗の位置に影響を及ぼすことになった。『帯広市史』昭和 51 年発行 p.146)。

1918 年（大正 7 年）発行『帯広案内』巻末に掲載された広告 254 店のうち、ある程度地区が特定できる東・大通・西地区 206 店の内訳を記述しよう。東(9)・大通(82)・西 1 条(33)・西 2 条(82)である。開設された駅からみて、当時の西 2 条通の左側には、駅に近い方から裁判所・営林署・町役場・銀行・郵便局が立地していた。さらにその左方向には、十勝公会堂・土木派出所・学校があり、西 5 条通より左には、帝国製麻会社帯広製作所があった。したがって、西 3 条より西には広告を掲載する店舗はなかった。

丁目でみると、4 丁目(16)・5 丁目(26)・6 丁目(39)・7 丁目(28)・8 丁目(16)・9 丁目(14)・10 丁目(11)・11 丁目(12)・停車場前(22)である。丁目の確定できないものを含めて、他は 22 店舗である。当時は、広告を掲載できる店舗は 5～7 丁目に多く立地していた。

業種の内訳で見ると、呉服太物を扱っている店舗は 22 店、そのうち大通(14)・西 1 条(2)・西 2 条(6)である。それに対し、米穀取扱は 16 店のうち、西 2 条(11)・大通(5)である。雑穀荒物雑貨は 20 店のうち、大通西 1 条(13)・西 2 条(7)である。旅館 15 店のうち停車場前(8)である。運送業 5 店はすべて停車場前である。病院 10 店は散在している。銀行は広告を出しているが、ここでは住所を特定していない。住所が特定できる飲食店は 11 店掲載されているが、多くの店は広告を出していない。

明治末期から大正初期にかけての店舗について、以上から推測できるのは、大店は従来どおり大通に立地している。小回りがきく店舗や駅付近が便利な店舗は、駅前通である西 2 条通に立地するようになってきた。ただし、まだ駅から少し遠い 5・6 丁目付近に、多くが

立地している。

料理飲食業については、つぎの記述がある。大通と西 1 条通の間にある 5・6 丁目付近の仲通に飲食店が多く立地している。ここは札幌にならって、「狸小路」と呼ばれていた。『[帯広市史](#)』昭和 51 年発行 p.469)。また、西 1 条通と西 2 条通の間にある「親不孝通」が賑わいをみせてきた。1920 年（大正 9 年）頃から広小路に 120 軒ほどの露天が立ち並び、「夜店通り」と呼ばれるようになった。『[帯広市史](#)』昭和 51 年発行 p.471)。広小路は南 8 丁目通（8 丁目と 9 丁目を仕切る通り）で、西 2 条通と大通に挟まれた通りである。

劇場関係では、1915 年（大正 4 年）に朝倉陽気館が大通南 6 丁目、1916 年（大正 5 年）に栄楽座が西 1 条南 9 丁目、1918 年（大正 7 年）に神田館が西 1 条南 4 丁目、1919 年（大正 8 年）にキネマ館が西 2 条南 9 丁目に開業した。

1930 年（昭和 5 年）には、藤丸百貨店が西 2 条南 8 丁目に 4 階建てビルディングを建てた。藤丸は駅前通（西 2 条通）に面している。駅前通で南 11 丁目から南 8 丁目までの商店街を「銀座街」と呼んだ。現在の「平原通商店街」である。この銀座街が街一番の繁華街となった。また、銀座街・広小路商店街・大通商店街に囲まれた地区に、料理店・カフェからなる歓楽街が出現し、夜の街を形成した。『[帯広市史](#)』平成 15 年発行 p.708)。したがって、駅からみて歓楽街が少しだけ左方向に移ってきたと言える。

現在の状況をみると、歓楽街を形成しているスナックやバー・クラブなどは、主に大通および西 1・2 条に立地している。駅からみて左手方向になる西 3・4・5 条には少ない。一般的に、歓楽街として成熟してくると、その位置は移動しにくく固定化してくる。たとえば、郊外にモールができて、歓楽街がモール周辺に移動することは少ない。

第二次大戦後の 1975 年（昭和 50 年）には、イトーヨーカ堂が西 3 条南 9 丁目に開業した。1980 年（昭和 55 年）には広小路商店街の全蓋式アーケードが完成した。駅の南側地区では、1979 年（昭和 54 年）にニチイ、1990 年（平成 2 年）に長崎屋が開業し、中心市街地は南方と西方へ広がりだした。『[帯広市史](#)』平成 15 年発行 pp.743-745)。

1898 年（明治 31 年）に西 6～7 条北 3～5 丁目に木賊原（とくさわら）遊郭が設置されたが、昭和初期に衰退している。『[帯広市史](#)』昭和 51 年発行 pp.144・466-467)。遊郭は中心市街地の外周にあったので、左右の観点からは考慮する必要がない。

帯広の中心市街地は、戦前は帯広駅からみて右手方向すなわち北東方向の大通付近にあったが、1970 年前後（昭和 40～50 年代）にかけて帯広駅からみて左手方向にあたる西部・南部に広がっていった。現在は、帯広駅北口から北へ伸びる西 2 条通を中心に商業施設やビジネス街がある。

「主たる人の流れ」は、帯広駅から西 2 条通を北に進む方向である。ただし、歴史的経緯から、その左手方向に歓楽街があるとは言えない。というのは、明治 26 年に市街地の区画設定がなされ、明治 38 年に帯広駅が開設されるまでの期間に、街の構成がある程度固まってしまったからである。大通を中心に銀行や多くの店舗が立地し、その周辺に飲食店や娯楽施設ができてしまった。その後に駅中心に街を構成し直すとしても、一般店舗はとも

かく、歓楽街は移動しにくい。

歓楽街の位置が本章で想定しているのとは異なっているのは、線路と道路が垂直平行ではなく 40 度に交差していることも、影響していると推定される。それゆえ、右地区・左地区の分類ではなく、「繁華街」と「それ以外」という分類にした。繁華街は平原通商店街・広小路商店街・大通商店街に囲まれた区域であり、大通・西 1 条・西 2 条で 8 丁目から 12 丁目の範囲である。

図 2-7RL 帯広繁華街



(8) 北見

北見は北海道の東に位置し、中心市街地はオホーツク海に面した網走から 40km 内陸へ入った地点にある。北見駅は、旭川と網走を結ぶ石北本線にあり、駅付近の線路は北東－南西方向に敷かれている。線路の北西側が中心市街地で、「北地域」という。駅から南西に 500m 進んだ所で、線路は東－西方向に変化している。

図 2-8 北見



道路は線路に並行に、大通・北1条通・北2条通・・・である。各通りの両側が同じ町になる。駅前通は線路に垂直で、「中央通」とも呼ばれている。駅から駅前通を進む右手方向に東1丁目・東2丁目・・・であり、左手方向に西1丁目・西2丁目・・・である。丁目は道路の両側が同じ町ではなく、道路で区切られた区域が同じ町になる。北5条西3丁目より北側は、区画割りが45度回転している。区画割りが変化した所が山下町である。

網走―北見―旭川を結ぶ中央道路（北見道路ともいう。国道39号線）の開削は1889年（明治22年）から1891年（明治24年）までになされた。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.321）。その道路は北見地区では、北見駅前を線路に並行して進む「大通」である。当初、野付牛（のつけうし）と呼ばれていた北見には、1897年（明治30年）から入植が始まった。屯田兵の第四大隊本部が置かれ、明治30年代には大通沿いに市街地ができた。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.417）。現在の地名では大通東4丁目から東9丁目付近である。戸長役場が市街地の中間地点に置かれていた。（『北見市史 下巻』昭和58年発行 pp.118-119）。なお、「北見」と呼称変更されたのは、市制が敷かれた1942年（昭和17年）である。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.456）。

1911年（明治44年）に野付牛駅（現在の北見駅）が開業した。その場所は、従来の市街地より500mほど西へ移動した所であった。新たな区画割りが行われ、その範囲は駅前通（中央通）を中心にして、東西に東5丁目から西6丁目までであった。この新区画を求めて旧市街から商店が次々と移動してきて、駅前に商社が並ぶほどになった。1914年（大正3年）に大火があった。新市街地の6割を焼失したが、当時のハッカ景気を背景にして、街全体が数ヶ月で復興した。（『北見市史 下巻』昭和58年発行 pp.167-168・『新北見市史上巻』令和元年発行 p.444）。

大火から復興して、北見地方特産であるハッカのほか、穀類一般も扱う仲買人が現れてきた。その仲買人相手の商社が市街地に店舗を構えることになった。『大正12年 野付牛農産物商社一覧』をみると、18社のうち10社が東西1丁目の駅前通に出店している。ま

た、『昭和 2 年 野付牛市街地の雑貨店』をみると、37 社のうち西地区に 20 社、東地区に 12 社が出店している。商業店舗の分布は、駅前通を中心に、西地区にやや多くの店舗がみられる。『昭和 4 年 駅前商店街図』をみると、駅前通に安田銀行および拓殖銀行の支店や、百貨店が立地している。左右の観点からは、野付牛駅からみて左手方向である西地区に立地している料理店・カフェ・西洋レストランが注目される。（『北見市史 下巻』昭和 58 年発行 pp.169-180。『新北見市史 下巻』令和元年発行 pp.331-332）。この時点での「主たる人の流れ」は、駅を起点に駅前通を進む方向であり、その左手の西地区に歓楽街の性格が現れてきている。

北見でのハッカ栽培は 1899 年（明治 32 年）に始まったと言われている。当時の北見は鉄道が通っておらず、畑作物を生産しても消費地に搬出することが容易ではなかった。ハッカは多年草で毎年の播種は不要であった。収穫後に圧縮・蒸留して取卸油として半製品化され、遠隔地との取引も容易であった。日露戦争で働き手を兵士として取られたので、残された家族にはハッカは都合のよい作物であった。ハッカは投機商品の性格があり、高値の時には収益性がよかった。それゆえ、農民が急に大金を手にすることもあった。それが北見における歓楽街の発展にも影響した。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 pp.431-434）。後年、昭和初期に田中式薄荷蒸溜機が普及し、ハッカの作付面積が一層増加することになった。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 pp.451-452）。

庶民の生活に少し余裕のできた頃、1906 年（明治 39 年）に旧市街の大通東 6 丁目に豊国座が、1909 年（明治 42 年）には旧市街神社下に清楽座が開業した。豊国座は、1911 年（明治 44 年）野付牛駅の開設後、駅からみて左手西地区の北 2 条西 2 丁目に移設された。その後、北盛座と改称し、さらに 1916 年（大正 5 年）には北見劇場に改修され、後には映画も上映するようになった。1919 年（大正 8 年）には清楽座が閉館し、発展してきた西地区の北 2 条西 3 丁目に映画館友楽座が開館した。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.443）。このようにして駅前通を中心に、その左手西地区の少し奥に、飲食店・映画館などの娯楽施設が集まってきた。

北見稲荷神社は 1911 年（明治 44 年）に創建された。1920 年（大正 9 年）頃に現在ロータリーがある左手西地区の奥に遷座し、その後さらに現在の場所に遷った。ロータリーの場所は、当時「稲荷通り」と言われた西 2 丁目と 3 丁目を仕切る通りで、その突き当たりである。

稲荷通りに隣接した西 2 丁目北 3 条通に面して、梅乃家が道内屈指の大料亭を建てたのは 1921 年（大正 10 年）である。梅乃家は豊国座を創業した梅谷豊三郎の経営である。警察からの指導もあり、西 2 丁目北 3 条通には一山亭・一喜亭・近江家・河西軒・花月亭という料亭も立地するようになった。料亭が面していた北 3 条通は「稲荷小路」と呼ばれるようになった。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 pp.446-447）。

第一次大戦による好景気は野付牛にも及び、花柳界も繁栄した。それを受けて、1916 年（大正 5 年）から 1922 年（大正 11 年）にかけて遊郭設置運動が起こり、村会議でも承認

された。その候補地は、駅からみて左手西地区のさらに奥に位置する山下町である。すなわち、稲荷通りを突きあたった先である。しかし、旧市街にあった料理店の反対と、廃娼運動を行う矯風会の反対にあい実現しなかった。（『北見市史 下巻』昭和 58 年発行 pp.504-507）。実質的な遊郭機能を担ったのは梅乃家であった。30 人ほどのお抱えの芸者・酌婦に部屋を与え、宿泊し飲食する客を接待した。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.447）。

大正末期から昭和にかけて、稲荷通りに 50 軒ほどの露天商が夜間にテントを張り営業するようになった。稲荷通りは「夜店通り」とも言われるようになった。現在は「銀座通」と呼ばれている。このようにして、この地域に飲食店街が形成されるようになった。（『新北見市史 上巻』令和元年発行 p.447）。

新市街に対抗し旧市街にも活気を取り戻そうという動きが大正末期に起こった。駅前通からみて右手東地区にある北 1 条と 2 条通東 5 丁目に、料理・飲食・遊興店が立ち並び始め、「浮世小路」と呼ばれるようになった。一時は「稲荷小路」と肩を並べるほどの賑わいだったが、ほどなくその動きも挫折してしまった。結果的に、歓楽街は左手西地区だけに残ることになった。（『新北見市史 下巻』令和元年発行 pp.333-334）。

第二次大戦後、北見市は北海道東部で釧路市に次ぎ、帯広市と並ぶ都市に成長した。1965 年（昭和 40 年）に商店街連合会が結成され、西地区の各商店街が相互連携して近代化事業を推進していった。その結果、西 1 丁目～4 丁目および大通・北 1 条～4 条の範囲が中心商店街として確立した。（『新北見市史 下巻』令和元年発行 pp.370-371）。

現状では、北 1 条通と北 2 条通の西 1 丁目から西 4 丁目がアーケードになっており、中心市街地の表の顔になっている。歓楽街は、銀座通をロータリーに向かって進んで行き、北 3 条通・北 4 条通の左手地区である西 3 丁目・4 丁目にある。さらにロータリーに突きあったって左に進む山下通に飲食店街がある。

北見の市街地は、国道 39 号線を東から西へ移動してきた。北見駅ができてからは、駅前通を中心に街が構成されてきたが、やがて西地区の繁栄が顕著になってきた。戦後になり、西地区の北 1 条通と北 2 条通にアーケードが設置されて、表の顔になった。それゆえ、現在の北見における「主たる人の流れ」は、西地区の範囲で考慮すればよいであろう。「主たる人の流れ」はアーケードのある北 1 条通を西 1 丁目から西 4 丁目に向かい、西 3 丁目の手前で右折して銀座通を進む方向である。その左手地区の北 3 条通・北 4 条通・山下通に歓楽街がある。

以上の観点からは、歓楽街は主たる人の流れの左手方向に位置すると言ってよい。また、銀座通を突き当たった先の左方向にあるとも言えるので、歓楽街は終点地区にあると言ってもよい。歓楽街の範囲が複雑な形になったのは、駅周辺と歓楽街周辺で区画割りが 45 度回転していることも影響していると推測できる。

図 2-8RL 北見左右図



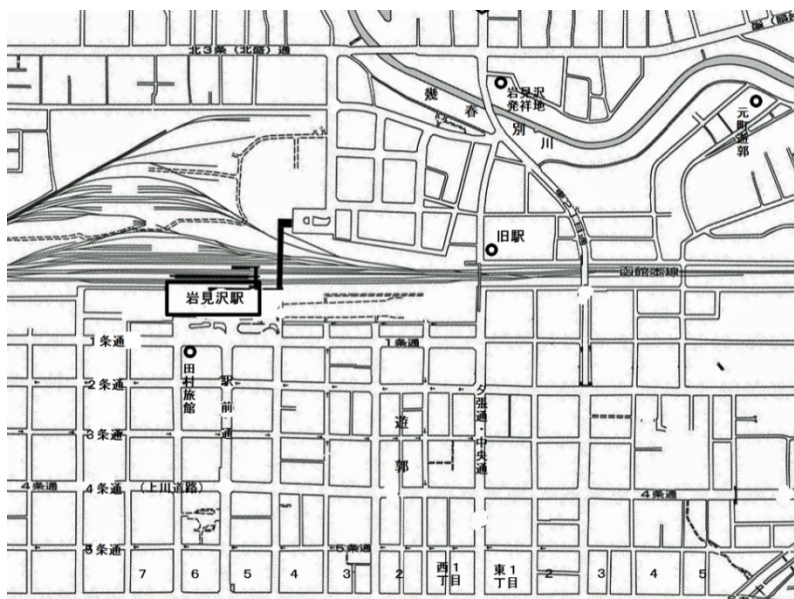
(9) 夕張

人口集中地区がないので、省略した。

(10) 岩見沢

岩見沢駅は函館本線で札幌から旭川に向かう途中 40km 地点にある。鉄道は岩見沢駅付近では直線になっており、札幌から旭川に向けて北東方向に走っている。市街地は鉄道を基準に南北に分かれていて、現在は南地区が繁華街である。正確には「南東地区」と言うべきだろう。

図 2-10 岩見沢



南地区の道路は碁盤目状になっている。1 区画はそれぞれ微妙に異なっているが、1 辺は

80m 前後の正方形に近い。鉄道に近い方から並行に 1 条・2 条とあり、8～9 条辺りに利根別川が流れている。1 条通の両側が同じ 1 条町になる。2 条以下も同じである。

東西の基準は中央通である。当初は夕張通と呼んでいた。中央通から西へ、西 1 丁目・2 丁目・・・と続く。東へは、東 1 丁目・・・である。丁目の場合は、道路で区切られた区域が同じ町になる。岩見沢駅は西 5 丁目に位置し、駅前通は 5 丁目と 6 丁目の境界を通る。中心市街地は 1～4 条西 1～5 丁目が核になっている。4 条通の前身は上川道路であり、市街地の主要道路である。

鉄道北側の北地区に元町があり、幾春別川が流れている。道路は直交しているが、不規則な碁盤目状になっている。1878 年（明治 11 年）に開拓史が元町に官営休泊所を設置したことが、岩見沢の始まりと言われている。南地区から休泊所へ行くには、夕張通を北方向に進み、鉄道を超えて幾春別川を渡った辺りである。明治政府は幌内炭鉱の開採のため、手宮（小樽市）－札幌－岩見沢－幌内（三笠市）に鉄道敷設を計画した。その道路開削の工事に従事する人のための休泊施設であった。

1882 年（明治 15 年）、夕張通脇に駅が開設された。現在の岩見沢駅から見ると、北東に 500m 離れた所である。岩見沢駅周辺の線路は、南西－北東方向に敷設されている。「明治二十年代初期の岩見沢中心街」図をみると、市街は鉄道の北側にあり、当時の駅を中心に夕張通と鉄道に沿って形成されていた。そこには郡役所・戸長役場・岩見沢神社も描かれている。その頃の人の流れを建物の配置から推測すると、夕張通を幾春別川に向かって北西に進む方向であろう。その進んだ先で、幾春別川に囲まれた元町中の島に遊郭があり、「新吉原」と呼ばれ賑わっていたという。

岩見沢駅が現在の場所に移設されたのは 1892 年（明治 25 年）である。同年には、室蘭線と夕張線も開通している。駅前に田村旅館ができ、鉄道に並行する 1 条通には商店がいくつかできた。1896 年（明治 29 年）に大火があり、その後、市街地は 1 条通と夕張通を中心に形成しなおされた。1 条通は岩見沢駅の南側で鉄道に並行な通りであり、夕張通は 1 条通および鉄道に直交している。岩見沢神社は夕張通の南地区 12 条に遷座された。空知支庁・町役場・税務署なども南地区に移設された。その後、夕張通を中心に、商家が岩見沢神社方向に建ち並んでいき、北地区の商業店舗は衰退していった。『岩見沢市史』昭和 38 年発行 pp.1018-1021）。

1904 年（明治 37 年）、北海道炭礦鉄道会社の後継である北海道炭礦汽船会社の本社が岩見沢駅前に設置され、駅周辺は賑わった。しかし、2 年後には室蘭に移転してしまった。その頃、遊郭が南地区の 2～4 条西 2 丁目中通りにできていた。繁華街に位置し好ましくないとの声があり、1913 年（大正 2 年）には元町にあった場所に移転させられた。しかし、数軒は元の場所にとどまった。

「大正 4 年当時の岩見沢市街地の官公庁、会社商社分布想起図」をみると、夕張通を中心に建物が西 7 丁目から東 5 丁目まで、南地区 1 条から 5 条までに多く分布している。役所関係は夕張通沿い 6・7 条辺りにある。警察署は夕張通の鉄道に面した所にある。主たる

人の流れは夕張通を南地区から北地区に進む方向と推測できるので、その左手に遊郭が出現していると言える。『岩見沢市史』昭和 38 年発行 pp.609-610)。

岩見沢は産炭地が後背にあり、その発展とともに空知地方の中心都市として成長し、昭和に入ってもその傾向は続いた。第二次大戦後には函館本線・室蘭本線・幌内線・万字線の 4 路線をさばく操車場ができ、市街地は繁栄を極めた。この頃までは、夕張通が市街地の中心軸であった。しかし、1960 年代（昭和 30 年代後半）になると石炭産業が斜陽化し、繁栄も曲がり角を迎えた。

1960 年代後半から 1970 年代（昭和 40 年代）に、市役所の移転やバイパス（国道 12 号線岩見沢バイパス）の開通があり、都市構造が変化した。市街地の拡大化に対応し、岩見沢駅バスターミナルの機能が充実し、駅前通および 4 条通が市街地の中心になってきた。『岩見沢景観まちづくり調査』2005 年報告)。

岩見沢の人の流れは、明治から第二次大戦直後までは夕張通が主であった。しかし、石炭産業の斜陽化とともに街の構造が変化してきた。札幌から 40km の近い距離にあり、交通の発達とともに岩見沢駅の機能が充実し、駅前通と 4 条通が主になってきた。したがって「主たる人の流れ」は、駅前通を進み、4 条通で左折して中央通に向かう方向である。その左手地区の西 2・3 丁目の 1・2・3 条には歓楽街がある。明治から大正にかけて岩見沢遊郭のあった所であり、その名残が今でもある。

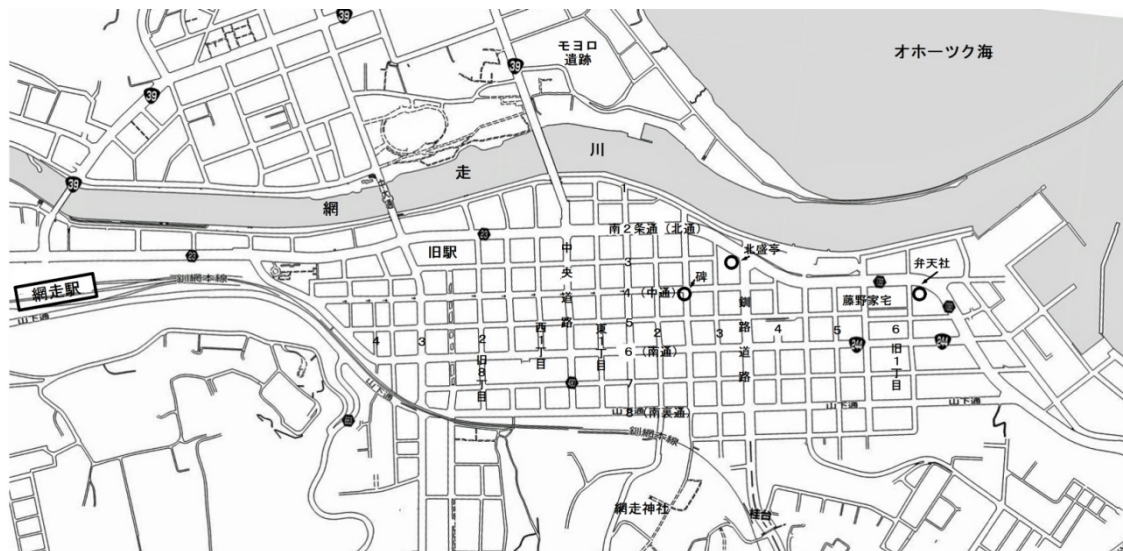
図 2-10RL 岩見沢左右図



(11) 網走

網走はオホーツク海に面し、知床半島北側の付け根にある斜里と、その北西方向にあるサロマ湖との中間に位置し、網走川の河口にできた街である。河口付近では、網走川は西から東へ向かって流れている。

図 2-11 網走



網走の条丁目は、網走川で南北に条を、中央道路（国道 39 号線）で東西に丁目を分けている。町の区割りについて、条は通りの両側が同じ町になり、丁目は道路で区切られた地域が同じ町になる。ただし南地区においては、各丁目の中を通る道路がある。

中心市街地は網走川の右岸（南側）にあり、南 4 条の商店街が軸になっている。左岸（北側）にはモヨロ貝塚がある。それはオホーツク文化の遺跡とされている。オホーツク文化は、5 世紀から 10 世紀頃にかけて、サハリン南部から北海道・南千島のオホーツク海沿岸部に展開した海獣狩猟・沿岸漁労の文化である。広く北東アジアの亜寒帯地方に広がっていた北方的文化と考えられている。（田端宏ほか『北海道の歴史』2000 年発行 pp.26-28）。

江戸時代には北海道東部の沿岸でも場所請負制が行われていた。藤野家は利尻・礼文から、オホーツク海に面した宗谷・枝幸・紋別・常呂・網走・斜里・根室国標津（しべつ）・メナシ、さらにクナシリ・エトロフ等の島にも漁業権や行政権の一部を持っていた。（国立国会図書館デジタルコレクション『北見繁栄要覧』大正元年発行 p.11）。

1812 年（文化 9 年）に、藤野喜兵衛が網走川右岸の海岸近くに弁天社を建立し、漁場の鎮守とした。（『新網走小史』昭和 62 年発行 p.42）。そこが網走の街の基点になった。その後、弁天社は遷座を繰り返し、網走神社として 1908 年（明治 41 年）に桂町の現在地に社殿を造営した。参詣道の入口になる「網走神社」碑は南 4 条東 2 丁目と 3 丁目の境にある。（Wikipedia「網走神社」を参照）。

1869 年（明治 2 年）、オホーツク海沿岸周辺地域は 8 郡からなる「北見国」となった。1879 年（明治 13 年）、網走に紋別・常呂・網走・斜里の 4 郡を統括する郡役所がおかれた。（国立国会図書館デジタルコレクション『北見繁栄要覧』大正元年発行 p.12）。1881 年（明治 14 年）、網走の街を「北見町」と称し、測量・区画割りをして市街地建設に着手した。その基点になったのが藤野家の宅地である。そこを 1 丁目として、西へ 10 町（1080m）を区画した。南北の幅は川と丘に挟まれて一定ではなく、数町に区画し、碁盤目状に区割りした。

東西方向の通りでは、藤野家宅がある中通（現・南 4 条通）に重点がおかれた。以下は南通（南 6 条通）、南裏通（南 8 条通）、北通（南 2 条通）の順であった。その後、1926 年（大正 15 年）に条丁目が採用された。東西の丁目を分ける中央道路は、当初の区画では 6 丁目と 7 丁目の間である。基点となった藤野家宅は東 6 丁目となった。歓楽街を形成することになる 8 丁目（現・西 2 丁目）に人家が及んだのはよほど後のこと、という記述がある。なお、1902 年（明治 35 年）に「北見町」は網走町に統合され、「網走町大字北見」として残っていた地名も 1912 年（大正 15 年）に消滅した。その後 1942 年（昭和 17 年）に、野付牛町が市制を施行して「北見市」と改称した。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.17-18・40-42・740-742・『新網走小史』昭和 62 年発行 p.77)。

1887 年（明治 20 年）に釧路側から着工された釧路道路が 1890 年（明治 23 年）に網走まで全通した。これは東 3 丁目と 4 丁目の間を通る道路である。同年に、釧路集治監から囚徒を大移動させ、網走川左岸のモヨロ村に網走囚徒外役所を開設した。後に、この施設は網走監獄さらに網走刑務所となった。網走一旭川を結ぶ中央道路は、1889 年（明治 22 年）に仮道路ができ、1891 年（明治 24 年）に開削工事が行われた。道路開削では多くの囚人が犠牲になった。中央道路・釧路道路は「囚人道路」と呼ばれている。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.111-120)。

1894 年（明治 27 年）頃の「北見町市街図」をみると、家がある地域は、中通（南 4 条通）を中心に東から中央道路までである。『新網走小史』昭和 62 年発行 p.94)。1912 年（明治 45 年）「網走町全図」では、現在の中心市街地になる地域の区画が細かく描かれており、施設もその範囲に散在している。明治 30 年代から明治末にかけて人口増加があり、市街地が拡張していったと推測できる。さらに、1921 年（大正 10 年）頃に作成された「網走市街地増画図」では、網走川左岸の北地域の区画割りが描かれていて、人口増加が急であったことがわかる。網走川を挟んだ南北地域の一体化が条丁目の採用に影響したことになる。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.634・739)。

1912 年（明治 45 年）発行『北見繁栄要覧』で歓楽街の様子をみよう。芸妓を抱え社交クラブの性格をもつ料理屋として、一喜亭（北通 2 丁目）、北盛亭・玉島亭（中通 4 丁目）、梅月（中通 8 丁目）、そのほか 7 店舗が列挙されている。このうち、北盛亭は野付牛（現・北見市）梅之家と並んで道東で屈指と言われていた。ここから、南 4 条通（中通）で釧路道路（4 丁目）付近が街一番の場所であったことがわかる。

遊郭については、「北見町北通三四丁目の一画を占むるも中通八丁目の裏に當を以て人呼んで八丁目と云ふ」と記述している。すなわち、遊郭は南 2 条東 3・4 丁目にあったが、南 4 条西 2 丁目に移転した。郭内には 5 軒あり、娼妓 42 人がいた。このほかに、寄席日吉亭が中通 7 丁目、劇場一松座が中通 9 丁目にあった。網走遊郭が公認されたのは 1894 年（明治 27 年）である。（国立国会図書館デジタルコレクション『北見繁栄要覧』大正元年発行 pp.138-141・『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.648-651)。すなわち、歓楽街は明治 30 年代には、中央道路より西側地域で南 4 条通に立地するようになった。なお、一松座は南 5

条西 4 丁目に移転した後、廃業している。

1923 年（大正 12 年）頃に結成された会員数 99 名の商工業者団体がある。その記載をみよう。中通には 69 店舗が立地している。そのうち東地区は 44 店舗で、中央道路から東に 6 丁目（15）、5 丁目（16）、4 丁目（9）、3 丁目（3）、2 丁目（1）である。西地区は 25 店舗で、西に 7 丁目（14）、8 丁目（6）、9 丁目（5）である。南通は東地区（8）・西地区（4）、南裏通東地区（4）、北通東地区（5）、釧路通（6）、他地域（3）である。

ここから、南 4 条通の西地区には歓楽街の要素に加え、街を代表する店舗も立地するようになったことがわかる。1912 年（大正元年）には、南 3 条西端に網走駅が開設されている。これも南 4 条通の立地に影響していただろう。

当初開設された網走駅は、野付牛方面からくる鉄道駅である。その後、1932 年（昭和 7 年）に、網走駅は現在地に移設された。そこは当初駅より西に約 500m 移動した所であった。その理由は、釧路方面から来る鉄道が当初駅より南の丘陵下を通らざるを得なく、当初駅より西に進んで、そこからバックして当初駅に入るようになった。それを解消するために、駅を西に移動させたからである。市街地から新駅に行くには道路を確保する必要があった。そのために川幅が広がった網走川の一部を埋め立てた。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.1471-1479。駅前を通過する道道 23 号線はその埋立地に造られた。それゆえ、現在の中心市街地における「主たる人の流れ」は網走駅が起点ではない。なお、当初駅は「浜網走駅」と改称され貨物駅となったが、現在は廃止されている。

網走港が街に与えた影響も大きかった。オホーツク沿岸には船舶を安全に碇泊させる港湾がなかった。それが明治初期からの懸案事項であった。網走に港湾を造ることを決定したが、財政問題もあり実現には時間がかかった。1919 年（大正 8 年）から網走港の修築工事が始まり、1930 年（昭和 5 年）に完成した。その間に人口増加も大きく、網走川を挟む南北地域の一体化も進められた。網走港は避難港であり商港としても期待されたが、商港としての機能は果たせなかった。それに代わって漁船の利用が急増した。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.1084-1092。

昭和に入り歓楽街の様子も変化してきた。レコード・ラジオの普及、カフェバーの増加と女給の出現、ネオンサインの輝き、大衆娯楽としての映画の全盛期を迎えた。1934 年（昭和 9 年）の風俗営業の記録がある。料理屋 32 で芸妓 34・酌婦 31、貸座敷 3 で娼妓 10 である。飲食店のうち普通飲食店 46、カフェバー 15、喫茶専門店 1 である。飲食店女性雇用者のうち女給 47、その他 35 である。『網走市史 下巻』昭和 46 年発行 pp.1444-1445。

昭和初期には遊郭はあったが寂れて不気味であったという記述もある。『網走百話』網走市教育委員会 1988 年発行の山谷一郎記述を参照。すなわち、戦前昭和期になると、南 4 条通の遊郭は寂れ、通常の商店が立地するようになっていた。遊興施設は南 4 条通・西地区ではなく、その左右両地区に移っていた。

第二次大戦後には、1950 年（昭和 25 年）頃から網走の商業活動が活気を取り戻してきて、南 4 条通に銀行の網走支店が開設された。1960 年代になると、スーパーマーケットが

開店し、中央商店街振興組合が設立された。1973 年（昭和 48 年）には南 4 条通のアーケードが完成した。『新網走小史』昭和 62 年発行 pp.285-290。

「主たる人の流れ」の起点は、南 4 条通で網走神社碑がある東 2 丁目・3 丁目交差点である。南 4 条通を西に進み、街の中心である中央道路との交差点を過ぎた先で、南 4 条通からはずれた左右の地区に歓楽街がある。したがって、網走の中心市街地は左右の観点からではなく、起点・終点の観点から商業店舗が分布している。

図 2-11RL 網走左右図



(12) 留萌

留萌は日本海に面した港町である。小樽から直線距離で北北東 100km の地点にある。江戸時代、留萌はルルモッペ場所になっていた。場所請負制による経営が本格的に行われるようになったのは 1750 年頃からである。その当時は鮭が主であった。鯿（にしん）がルルモッペで主役となるのは 1840 年以降である。『新留萌市史』平成 15 年発行 p.53。

明治期になり、北海道は開拓使によって管轄されることになった。1872 年（明治 5 年）、開拓使は地方行政を円滑に行うため、札幌本庁と 5 支庁を設置した。留萌は宗谷支庁の管轄下になった。翌 1873 年（明治 6 年）に宗谷支庁が留萌に移設され、留萌支庁と改称された。管轄地域は宗谷支庁の範囲と同じで、おおよそ旭川以北の天塩国（てしおのくに）と、東海岸に位置する北見国のうちの北 4 郡である。同年の留萌村人口は、平民 65 人・アイヌ 43 人・寄留民 170 人である。寄留民のうち官員 14 人・僧侶 2 人である。『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.190-193。

1877 年（明治 10 年）に戸長役場が元町に置かれた。（「留萌いまむかし 1987 年 10 月」を参照）。元町は当時の留萌川の河口北側にあった。後年、川筋が北側に変更され、元町は留萌川の南側になり、元の河口周辺には留萌港の内港が造られるようになった。『新留萌市史』平成 15 年発行 p.255。

1886 年（明治 19 年）に北海道庁が設置され、その長官に岩村通俊が就任した。1887 年（明治 20 年）に岩村長官はロシアの脅威を考慮して、樺戸から北増毛への道路建設が必要であると述べた。その頃は、留萌よりも 14km 南にある増毛の方が栄えていた。1892 年（明

治 25 年) に道路は開通した。

その一方で、イギリス人技師 C.S.マークは調査報告書を提出し、留萌が天塩沿岸で唯一の大きな港であり、内陸の資源搬出の交通手段として留萌港が優れていると述べている。これが留萌築港の気運を高めた。『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.210-214)。1907 年(明治 40 年)に原敬が視察して、留萌川は水深もあり流れ緩やかで土砂を流すことなく、すこぶる利用しやすく、港として優れている、と日記に書いている。『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.240-241)。

図 2-12 留萌



1891 年(明治 24 年)、現在の本町地区を中心とした「新市街地造成計画」が作成された。当時の留萌川の南側地区には、河口に近い方から現在の大町・港町・本町がある。港町と本町の真ん中を貫いて南東方向に進む道路が計画された。それが「南大通」であり、現在の道道 22 号線・国道 231 号線である。計画地域は 20m 前後の高台であった。ちなみに、留萌駅周辺を含め、現在の中心市街地の多くは 3~4m の低地である。『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.214-218。「留萌いまむかし 33 話」1989 年 9 月を参照)。

本町地区には遊郭が計画された。その場所は南大通に直交し、本町 3 丁目と 4 丁目の境界を通る「南山手通」沿いで、現在の幸町 3 丁目・4 丁目に位置する。旧市街地の元町にあった遊郭はそこに移転した。1892 年(明治 25 年)には、戸長役場が新市街地の本町 1 丁目に移設された。1900 年(明治 33 年)、戸長役場は市役所が現在ある場所に移転した。新市街地造成は 1894 年(明治 27 年)に終了した。『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.1097-1099。

「留萌いまむかし 87 話」「留萌いまむかし 1987 年 10 月」を参照)。

留萌港の重要性は明治 20 年頃から認識されていた。深川と留萌を結ぶ鉄道建設により、内陸にある旭川方面との流通が円滑になる。また、留萌築港により漁獲物・農産物・木材・石炭の積み出しが容易になる。1899 年（明治 32 年）頃からは、留萌川を遡った場所で炭山がいくつか開抗されていた。それは 1905 年（明治 38 年）に大和田炭鉱となり、本格的に採炭を行うようになっていた。また、北空知の雨竜炭田開発も計画されていた。(『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.227-232・pp.285-286。「留萌いまむかし 62 話」を参照)。

深川と留萌を結ぶ鉄道建設は、1907 年（明治 40 年）に着工し、1910 年（明治 43 年）に完工した。留萌駅は既存の市街地から離れた原野に開設された。それゆえ、駅も含めた地域の区画が必要であった。(『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.239-240)。留萌築港は 1910 年（明治 43 年）に着工し、1933 年（昭和 8 年）に完工した。この両者の事業主体は国であるが、それに併せて、留萌町が事業主体である「大留萌建設」事業と、留萌鉄道株式会社主体の鉄道敷設が行われた。

大留萌建設の第 1 次事業は 1922 年（大正 11 年）に着工し、1926 年（大正 15 年）に完工した。その内容は河川切替・副港築設・市街地整備である。河口に近い留萌川は勾配が緩く極端に蛇行していた。鉄道は蛇行する川の北側を通過して留萌駅に着く。そこから川を横切って増毛駅に行く。川を比較的まっすぐに流れるように掘って、流路が駅と旧市街の北側になるように切り替えた。蛇行する旧河川は埋め立てて、市街地の整備を行った。また、旧河口付近では、留萌港の内港を造った。外港には防波堤を造った。内港は人工的に造ったので、船舶の接岸ができて、積み降ろしが容易になった。内港の奥に副港を造り、小舟や舢舨の係留に使った。

第 2 次事業は 1924 年（大正 13 年）に着工し、1928 年（昭和 3 年）に完工した。人口増加が予想されたので、上水道の敷設・中学校新設・郵便局新築がなされた。留萌鉄道による事業は 1928 年（昭和 3 年）に着工し、1932 年（昭和 7 年）に完工した。内容は、留萌駅から内港の北岸および南岸までに鉄道を敷設し、雨竜炭田の石炭の搬出を目的にしたものであった。(『留萌市史』昭和 45 年発行 pp.246-278)。

1914 年（大正 3 年）発行『最近の天塩国便覧』の商業施設をみよう。233 店の業種と立地通名が記載されている。新市街地での立地は、南大通に 45 店ある。以下は南大通に直交する通りである。河口に近い港町 1 丁目から内陸に進む本町 4 丁目までの店舗数は、南浜手通 (8)・南記念通 (24)・弁天通 (20)・留萌通 (9)・瀬越通 (26)・南山手通 (35) で、計 167 店である。このほか「南」が略された記述もあり、全体の 4 分の 3 が当該地域に立地している。瀬越通と南大通との交差点が、その後「十字街」と呼ばれる。したがって当時は、十字街よりも河口寄りに多くが立地していた。

業種は荒物雑貨商 (31)・海陸物産商 (13)・呉服太物商 (12) などである。貸座敷業は南山手通に 8 軒あり、料理店業・飲食店業もその周辺に分布していた。(『留萌市史』昭和 45 年発行 p.443)。娯楽施設としては、1903 年（明治 36 年）に南山手通に亀本座が開業した。

この通りには遊郭があった。1907 年（明治 40 年）南大通に遊樂座、1911 年（明治 44 年）南山手通に留萌座が開設された。（『新留萌市史』平成 15 年発行 pp.1097-1099）。すなわち、歓楽街は人の流れの奥地域にあった。

1933 年（昭和 8 年）に留萌築港が完成し、祝賀会が行われた。大正から昭和初期にかけては十字街が繁華街の中心であった。その後、商業地が留萌神社下の錦町から開運町へと広がっていった。（「留萌いまむかし 1987 年 3 月」を参照）。すなわち、本町よりさらに奥の錦町へ、その左地域にある開運町へと立地していった。

商店街沿革史の記述がある。留萌港の発展とともに、まず本町商店街が形成された。次いで市街地拡大とともに中央商店街が形成された。それは南大通沿いの錦町にある。昭和期になり、大留萌建設による市街地整備がなされて、駅前商店街が形成されてきた。中央商店街と駅前商店街がつながる形で開運町商店街、神社下商店街、錦通り三番街商店街が形成された。さらに、十字街から南大通を進む左側の錦町 3 丁目・4 丁目に飲食店を中心として福広会商店街が形成された。（『新留萌市史』平成 15 年発行 p.640）。

『留萌市都市計画マスタープラン 2003～2022』の「にぎわい復活ゾーンの整備方針図」をみると、本町の「十字街周辺地区」が「にぎわい誘導の核」とされ、国道 231 号線を本町から錦町への矢印がある。それとは別に「留萌駅周辺地区」ににぎわい誘導の核がある。

「主たる人の流れ」は、本町 2 丁目・3 丁目の十字街から錦町へ進む方向である。その左手地区の錦町・開運町に歓楽街がある。それとは別に駅周辺地区を設ける必要がある。

図 2-12RL 留萌左右図



(13) 苫小牧

苫小牧は、西の函館から直線距離で 120km、東の襟裳岬から 150km で、両者の中間に位置する太平洋に面した街である。札幌までは直線距離で 50km、駅間の鉄道距離は 71.2km

である。苫小牧は大正期から今日まで王子製紙の城下町と言ってよい。

江戸時代、苫小牧周辺は商場知行制による勇払場所として知られていた。すでに 1589 年（天正 17 年）には勇払場所が置かれていて、鮭場・鷹場とされていた。（[国立国会図書館デジタルコレクション『苫小牧町史』昭和 15 年発行 p.14](#)）。1808 年（文化 5 年）には千歳越のルートが開拓された。すなわち、勇払川－ウトナイ湖－千歳川－石狩川から日本海側に達する経路である。（[国立国会図書館デジタルコレクション『苫小牧町史』昭和 15 年発行 p.29](#)）。江戸末期には、サッポロ越新道として日本海側の銭函から太平洋岸の勇払まで、札幌・千歳などの陸路を通過するルートが開拓された。

日高本線・勇払駅は、苫小牧駅の東 11km 地点にある。勇払場所の漁獲は、1830 年代（天保の頃）には 2 千石と多く、江戸へ直航で移出される特典があった。その頃、苫小牧の樽前浜は地引網を用いるイワシ漁の主産地となり、搾粕を移出するようになっていた。（[国立国会図書館デジタルコレクション『苫小牧町史』昭和 15 年発行 p.37](#)）。樽前浜は、苫小牧駅の少し西側にある海岸である。

図 2-13 苫小牧



明治初年頃の苫小牧は茅の繁茂する荒原であった。（[国立国会図書館デジタルコレクション『苫小牧町史』昭和 15 年発行 p.168](#)）。商業形態は場所請負人による独占営業であり、函館方面で仕入れた生活必需品を樽前浜に運んで商売をしていた。そこで働いている人々は漁夫である季節出稼者とアイヌの漁業関係者がほとんどであった。取引は海岸で行われてい

たので、簡易な店舗しかなかった。『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.35)。

1872 年（明治 5 年）に着工された札幌本道が苫小牧を通り、そこから北上することになった。東に位置する日高・根室へは苫小牧が分岐点となった。（国立国会図書館デジタルコレクション『苫小牧町史』昭和 15 年発行 p.86）。その結果、苫小牧の東にある海岸街の勇払は衰退していった。1873 年（明治 6 年）に勇払郡開拓使出張所が勇払村から苫小牧村に移転し、苫小牧がこの地方の中心地になっていった。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.188）。

1890 年前後（明治 20 年代末から 30 年代にかけて）、林業・牧畜業も起こり、地元の漁業者も現れて、定住者が増加し始めた。それにつれて商業店舗が出現し、市街地ができてきた。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.40）。

1900 年頃（明治 30 年代中期）の市街地は、中央院から「新川通」までの 750m の長さであった。その中間地点に苫小牧橋がある。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.42）。中央院は海岸近くを通る札幌本道沿いにあり、苫小牧駅の南西 1.7km 地点にある。札幌本道は、現在の国道 36 号線で「大通」と呼ばれている。新川通は、中央院より苫小牧駅に近いところにある。

北海道開拓と娼妓とは対の関係であった。明治初期の苫小牧においても、季節出稼者相手に娼妓が存在していた。函館商人の船で連れられてきた出稼娼妓が臨時の貸座敷で行っていた。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.186）。1902 年（明治 35 年）に幸町に遊郭地が設置され、この区域内でしか貸座敷の営業ができなくなった。遊郭地は中央院からの道筋で言うと、駅に近づく方向に進んで、苫小牧橋を渡って左折し、少し上った所である。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 pp.193-198）。

苫小牧駅は 1892 年（明治 25 年）に北海道炭礦鉄道の駅として開業した。その後国有化され、1909 年（明治 42 年）に室蘭本線所属となった。翌 1910 年（明治 43 年）には、王子製紙苫小牧工場が操業を開始した。王子製紙苫小牧工場は、苫小牧駅南口を出てすぐ右手にある広大な敷地に立地している。

1910 年代（大正年間）になり、王子製紙の発展とともに商業施設は少し駅に近い方に移動し、苫小牧橋から新川通が中心となってきた。当時の商工業は物品販売業が 247 店・理髪業 23・飲食店 22・料理店 17・湯屋業 9・貸座敷 7 などである。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 p.47）。貸座敷などの遊興店舗は遊郭地およびその周辺にあり、王子製紙関係者のおかげで繁栄していた。娼妓数は 80 名を数えた。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 pp.197-198）。

1921 年（大正 10 年）に大火があり、当時の中心市街地はほとんど焼失した。残ったのは駅前とその周辺地区の商店であった。これを機会に市区改正が行われ、旧遊郭地跡の発展を見込んで、遊郭地を海岸に面した浜町に移転させた。その後、遊郭にも景気のよかった時期があったが、昭和の戦時体制下で営業を停止させられた。（『苫小牧市史 下巻』S51 年発行 pp.199-206）。

街の経済は王子製紙の景気に左右されることが大きく、大火からの復興過程で、中心市街地はさらに駅に近い新川通を含めた大町地区に移ってきた。昭和初期には、さらに駅寄

りの錦町にも小料理屋・飲み屋などの飲食店が増えてきた。『[『苦小牧市史 下巻』S51 年発行 pp.57-61・p.141](#)』。

第二次大戦後しばらくは、バラックマーケットにおけるヤミ市が盛んであった。とくに駅前バラックマーケットは 1954 年（昭和 29 年）に移転させられるまで活況を呈した。また、錦町・大町の新一條通は「親不孝通り」と呼ばれていた。「いわゆる赤線」があり、米軍兵士等を接待する特殊飲食店があった。しかし、特殊飲食業としての貸座敷も、1957 年（昭和 32 年）に施行された売春防止法によって消滅した。『[『苦小牧市史 下巻』S51 年発行 pp.207-208](#)』。

1952 年（昭和 27 年）、錦町に鶴丸デパートが開店した。大町地区の落ち込みもあり、中心街は一条通を中心とする錦町と、王子町・表町の駅前通に移ってきた。1973 年（昭和 48 年）に長崎屋が駅北口に出店し、ダイエー・イトーヨーカ堂等の大型店が駅周辺に出店して、中心が駅周辺に移動してきた。『[『苦小牧市史 追補編』平成 13 年発行 pp.671-672・pp.677-678](#)』。

苦小牧は王子製紙の城下町と言ってよく、現在もその状態が続いている。王子製紙工場の正門に向かって一直線に延びる王子通には、約 1km にわたって王子製紙関係の施設が並んでいる。王子通の北側には苦小牧駅があり、南側には一条通を中心とした商店街と歓楽街がある。

「主たる人の流れ」は、駅前通（「駅前中央通」の右側に並行する通り）を南に進み、一条通で右折する方向と言ってよい。ただし、左右地区を特定するには考慮が必要である。歴史的には、その流れとは反対方向から街は発展してきた。すなわち、国道 36 号線を中央院から駅の方角に進むように市街地を発展させ、その左手方向に歓楽街を創り出してきた。第二次大戦後、駅を起点とし駅前通から一条通に進む方向に、人の流れが変わった。一条通の左右には歓楽街がある。したがって、左右地区という観点からではなく、起点地区・終点地区という観点から見た方が適切であろう。他方、王子製紙の城下町という観点からは、王子通を正門に向かう道沿いが右地区であり、その左方向にある一条通沿いが左地区という見方もできる。ただし、これは実際の人の流れではなく、王子製紙関係者の描くシンボルとしての人の流れと想像される。

図 2-13SE 苦小牧起終点図



(14) 稚内

稚内は北海道の最北端にある。北に向かって左（西）にあるのがノシャップ岬で、右（東）にあるのが宗谷岬である。稚内駅はノシャップ岬の方にある。稚内駅周辺は海岸線と丘陵地に挟まれた狭隘な土地である。海岸線は南北方向であり、北に向かって右側にある。丘陵地は左側になる。

稚内は古くから沿岸漁業を中心に開け、江戸時代には場所請負制が行われていた。明治時代になって、運上金に代わって海産税になったが、物納制であり、実質変わらなかった。一般漁民が水産製品を貨幣化するのが困難であったからである。生ものは地元で消費され、輸送されるのは乾物と塩物に限られていた。当初の水産物は煎海鼠（いりこ：干しナマコ）が主であり、その後の漁具・漁法の進化によって鮭・鱒・鱈・鰯の水揚げが多くなっていった。（『稚内百年史』昭和53年発行p.80）。

市街地の形成は1880年代後半（明治20年頃）から始まった。その位置は、現在の中央5丁目から宝来5丁目までである。稚内駅を基準にすると、南に750m、北に1250mの範囲で海岸線に沿っており、東西150m、南北2kmの細長い地域である。（平成21年報告『稚内市中心市街地活性化基本計画』p.6）。

「明治29年の稚内市街図」をみると、道路は海岸に並行して、海に近い方から北浜通・中通・本通・山下通である。南北に通じているのは、北浜通と本通だけである。海岸に沿って北浜町が一町（南）から十町（北）まで描いてある。現在の地名では、一町は中央3丁目にあたる。後にできる稚内駅前通は五町を横切っている。八町が宝来1丁目、十町が宝来2丁目になる。（『稚内市史』昭和43年発行p.412）。南北の長さは1kmである。ただし1887年（明治20年）頃は、「ノシャップから北浜6丁目付近までの海岸は丈余の笹藪草原」だった。（『稚内市史』昭和43年発行p.726）。したがって、当時の市街地は現在の中央2丁目・3丁目で、500mの長さであろう。

後の埋立で北浜通より海寄りに開運通ができ、さらに海寄りに鉄道が敷かれることになった。鉄道が敷かれる以前に、稚内駅近くの海岸に波止場ができて、北浜通等に直交する駅前通は「波止場通」と呼ばれることになった。現在、開運通は稚内駅までが国道40号線で、その先の北防波堤までが「北浜通」になっている。

図2-14 稚内



稚内は港湾として恵まれた条件にあり、よい漁場でもあった。1882年（明治15年）頃から、小樽を足場にして鯿・鮭・ナマコを目当てに行商人が通っていた。1887年（明治20年）頃から定住者が現れてきて、小樽港を基点とする船舶の出入りも多くなり、移住者が増加してきた。（『稚内市史』昭和43年発行p.726）。当初、稚内は宗谷の管轄下にあったが、経済の中心が宗谷から稚内に移ってきて、官公署の機能も拡張した。当時の稚内に来る本船は沖に停泊し、船着場までは舢（はしけ）で通っていた。船着場は北浜と南浜にあり、北浜のは現在の稚内駅近くにあった。（『稚内百年史』昭和53年発行p.113）。

1905年（明治38年）の日露戦争後、日本は南樺太を領有した。その中継地の要素もあり、商店のほか、旅館・飲食店などの進出もめざましかった。（『稚内百年史』昭和53年発行pp.109-112）。これらの商業店舗は、波止場通を中心にして南北に立地するようになった。1902年（明治35年）から1907年（明治40年）にかけて、23軒の旅館が記録されている。そのうち、北浜通には18軒の旅館があった。明治35年から大正期にかけて、36軒の料理飲食業が記載されている。そのうち、中通22軒・本通4軒・北浜通2軒・波止場通4軒である。（『稚内市史』昭和43年発行pp.728-733）。

1923年（大正12年）には、稚内と南樺太の大泊町を連絡する鉄道連絡船「稚泊航路」が開設された。（『稚内百年史』昭和53年発行pp.126-128）。それに先駆け、明治末期から大正期にかけて、稚内駅より北500mの地点を起点として、南側の海岸線が埋め立てられてきた。とくに大正9年の築港開始によって、埋立は本格的になった。（『稚内市史』昭和43年発行pp.411-413）。これらの工事に携わる人を含めて、稚内は賑わいをみせた。波止場に近い方から、北浜通には一般商店や旅館が、その奥の中通には料理飲食店が、さらに奥の本通・山下通には若干の高級料亭が立地した。

1922年（大正11年）には天北線が「当時の稚内駅」まで延伸された。1926年（大正15年）には宗谷本線が開通した。天北線は東側（太平洋側）から、宗谷本線は西側（日本海側）から稚内に向かう鉄道である。

「当時の稚内駅」は「現在の稚内駅」より南に1.2km離れた地点に設置された。したがって、乗客は駅から乗船場まで歩くか、運んでもらうかであった。1924年（大正13年）、稚泊連絡船のための待合所が現在の稚内駅近くに建設された。（『稚内市史』昭和43年発行p.413）。

1928年（昭和3年）、連絡船待合所に稚内港駅（現・稚内駅）を開設し、鉄道をそこまで延伸した。稚内港駅の改札口は連絡船への連携を重視して、市街地とは反対側（東側）に設けられた。その後、北防波堤に栈橋駅を計画し、港駅と栈橋駅の一本化を計った。しかし、港駅がある波止場通を中心にして繁栄してきた市街地の旅館・商店・交通業者は反対した。結局、港駅は移動せず、1938年（昭和13年）に建てられた駅舎の改札口は市街地側（西側）に作られることになった。同年、防波堤栈橋内に「稚内栈橋駅」が設置された。翌1939年に港駅は「稚内駅」と改称された。それにともない最初の稚内駅は「南稚内駅」と改称された。その後、南稚内駅は南に1km移動し、現在の位置になった。第二次大戦の敗戦で南樺太の領有はなくなり、稚内栈橋駅の役割も終わった。（『稚内市史』昭和43年発

行pp.1001-1004)。

稚内の市街地は、南北に細長い形をしている。それゆえ、人の移動は南北が主であった。小樽からの船舶が出入りし、波止場通を中心として商業店舗が立地するようになり、市街地が形成されていった。それと並行して、埋立と港湾整備が行われた。日露戦争の結果、南樺太を領有することになり、樺太への中継地としての役割も追加された。南に設置された当初の稚内駅から、北にある稚泊連絡船に向かって人は移動するようになった。それが人の流れを、南から北へと加速させた。当初のメインストリートは初代北浜通であり、そこに一般商店や旅館が立地した。北に向かってその左側に並行する中通には、料理飲食店が立地した。したがって、当時の「主たる人の流れ」は北浜通を南から北に進む方向で、その左地区に歓楽街ができたと言ってよい。

現在の状況は「中央商店街」が街一番の顔である。それは初代北浜通沿いで、駅前通より南に位置する。敷石が詰められ、アーケード街になっている。中央商店街を北に進み、駅前通を越えた左に並行するのが「仲通り」であり、そこが歓楽街になっている。仲通りは駅前通から北防波堤通まで続いている。駅前通には、北洋銀行や郵便局が立地している。

現状では、実際の人の流れが初代北浜通にあるのではない。しかし、街が培ってきたイメージとしては、主たる人の流れは初代北浜通を南から北へ進む方向である。しかし、駅前通を境に、南側には街を代表する商店街があり、北側には歓楽街がある。したがって、右地区・左地区という分類ではなく、起点地区・終点地区という分類が妥当であろう。

図 2-14SE 稚内起終点図

